



## Projet de Rociade Nord

Meylan le 28 11 2009

### **Avis de l'association Ecologie et Citoyenneté sur le projet de Rociade Nord dans le cadre de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.**

Depuis de nombreuses années, Ecologie et Citoyenneté s'intéresse aux problèmes de circulation dans la commune et l'agglomération. Elle a participé aux travaux du Collectif pour des Alternatives Innovantes à la Rociade Nord de Grenoble.

Notre association n'a pas souhaité se positionner exclusivement sur l'impact de la Rociade en temps que commune riveraine, mais plutôt comme citoyenne au niveau de l'agglomération ou du département.

L'énumération des points qui suivent nous amène à donner un **avis très défavorable** à la réalisation de la Rociade Nord.

En conséquence, il ne nous a pas apparu nécessaire de **donner des suggestions pour en améliorer l'insertion à Meylan ce qui aurait eu pour effet d'en suggérer la construction.**

#### **1 – Le projet viole les dispositions de la loi relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement du 3 août 2009**

En notant que le Conseil Général de l'Isère n'a pas rapporté la preuve qu'une solution alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable; par exemple « le scénario volontariste sans Rociade » qui diminue le trafic routier dans l'agglomération.

#### **2 – Le projet est en contradiction avec les objectifs de réduction du trafic automobile et de promotion des transports en commun**

La réalisation d'une telle infrastructure routière supplémentaire aurait pour conséquence une augmentation de la circulation des véhicules ainsi que l'a rappelé le Préfet de Région dans son avis en date du 17 septembre 2009 (page 17), ce qui est contraire aux objectifs de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

#### **3- Un projet dépourvu de toute utilité en l'absence de triplement concomitant de l'A 480, préalable indispensable**

Les deux projets étant intimement liés, ils auraient dû faire l'objet d'études communes, ce qui n'a pas été le cas.

#### **4- Le projet présente un coût exorbitant et manifestement sous-évalué et dont le financement n'est pas assuré**

Le coût annoncé par le Conseil Général de 667 € est manifestement sous-évalué :

- Les aménagements urbains prévus, de l'ordre de 150 M€, ne sont pas pris en compte dans les travaux chiffrés. Qui les financera ?
- Le triplement de l'A 480, du ressort de l'Etat, serait financé au mieux en 2014, la Région Rhône-Alpes s'y refusant.

L'étude du trafic empruntant la Rociade fait l'hypothèse d'un péage faible fixé à 1 € (donc donnant un trafic élevé) alors que le coût du péage pour financer l'apport du privé se situerait plutôt à 2 €. Où est la cohérence ?

#### **5- Le projet est fondé sur un coefficient de hausse permanente de trafic de 0,9 % / an alors que depuis 2004, les statistiques montrent que les Km parcourus en voiture amorcent une décrue. Cette Rociade devient donc tout simplement inutile**

Les hausses inexorables du coût des carburants ont déjà eu et auront pour conséquence de limiter l'usage de la voiture lorsqu'elle est utilisée comme un 'petit confort personnel'. Cette limitation se fait au profit du co-voiturage, de l'usage des transports en commun, du vélo, de la marche à pied. Le potentiel est énorme puisque 54 % des déplacements < à 5 Km se font encore à voiture.

N'est-il pas possible d'accompagner ces changements vertueux par des mesures incitatives peu coûteuses qui permettraient d'accélérer cette mutation ? (Gestion des parkings, des couloirs bus, péage d'entrée de ville comme il a été couronné de succès à Londres et à Stockholm)

## **6 – Un projet dangereux, aggravant des risques naturels importants**

Et en particulier le risque accru d'éboulements et d'inondation de l'Isère dont le lit est réduit au niveau du pont des hôpitaux.

## **7 – Un projet présentant des impacts excessifs sur l'environnement et la santé publique**

Les prévisions de pollution sont déduites de celles du trafic auxquelles il faut ajouter la pollution due aux activités de Athanor. Les mesures d'A.S.C.O.P.A.R.G (annexe2) effectuées à Meylan montrent que la pollution par les oxydes d'azote NOx et les PM<sup>10</sup> est importante aujourd'hui.

« les mesures effectuées dans le cadre de cette Rocade mettent en évidence localement des niveaux de dioxyde d'azote importants en proximité des axes automobiles les plus importants (contournement de l'agglomération grenobloise par la rocade sud, entrée de l'agglomération par l'A480 et l'A41. Sur ces sites de proximité automobile, les niveaux ne sont pas conformes à plusieurs valeurs réglementaires »

Une augmentation de trafic dans ces zones induirait, bien évidemment, une pollution supplémentaire importante, aggravée par les ralentissements, bouchons et redémarrages liés à la présence d'échangeurs et de l'aire de péage.

A l'échangeur Michalon, l'indice d'exposition de la population (I.P.P) augmenterait de 10 % au niveau de l'hôpital (Cf. G15) ce qui est particulièrement regrettable. Quid de l'air conditionné distribué dans l'établissement ? L'étude d'impact n'en parle pas.

Pour les tenants de la voiture électrique qui justifient une infrastructure routière 'sans pollution' la voiture électrique ne peut remplacer la voiture thermique qu'avec le doublement de notre production électrique ce qui n'est pas réalisable rapidement. De plus, ce sera toujours une absurdité de transporter 1 personne dans un véhicule alourdi du poids des batteries.

## **8 – Un projet dont les apports sont d'abord négatifs avant d'être à long terme insignifiants pour un coût très élevé**

A Grenoble, la mise en service de la ligne C du tram en 2006 a marqué un changement d'époque : La destruction du pont de l'Estacade paraissait scandaleuse, comment allait-on encore circuler en voiture ?

Et puis la réalité : l'apaisement de la circulation en ville, pas de voitures en hauteur, pas de vitesse excessive, le Grenoblois lui-même comprenait que la décision de rendre (une partie) des Grands Boulevards aux transports en communs était un réel progrès. Mais pourquoi rappeler cela ? Parce que la Rocade Nord nous renvoie aux années 1960 avec de nouvelles voies express dans la ville, des routes au niveau du sol mais aussi en hauteur et enterrées ! La Rocade apparaît comme archaïque mais revenons à l'étude :

Le projet de Rocade Nord commence par sa construction (6 ans comme l'Etat le fait savoir), période qui induit des émissions calculées de CO2 (qui seraient à majorer compte tenu des embouteillages et déviations nécessaires de trafic). A la fin des travaux, le bilan est donc très négatif et l'étude indique qu'il ne faut pas moins de 30 ans c'est à dire 2044 pour commencer à gagner quelques % (3 à 5 %) sur nos émissions de CO2 ! Si l'on fait abstraction de la fiabilité de résultats aussi lointains, ils demeurent insignifiants et dérisoires, alors que le GIEC demande une réduction de nos émissions d'un facteur 4 (soit - 75 %) à l'horizon 2050 !

Pour 667 millions, il faut résolument se tourner vers un autre projet alternatif, plus rentable.

## **9 Un projet dont le mode de déroulement montre un manque évident de sincérité, ce qui laisse à penser que l'étude n'est pas impartiale**

– En ce qui concerne les bouchons :

. Au moment de la consultation auprès du public en 2007, la Rocade avait pour objectif principal de « réduire les bouchons » ce qui était un véritable appel du pied aux grenoblois...qui se déterminèrent donc favorablement pour la suppression des bouchons !

. Au même moment ou presque le Conseil Général nous cachait que la simulation de trafic réalisée par l'AURG indiquait que « la Rocade n'améliore pas, voire dégrade les conditions d'accès à l'agglomération grenobloise en créant un appel de trafic sur des portions autoroutières déjà saturées en entrée d'agglomération » Il y a donc eu tromperie.

Pourquoi n'a-t-on pas cherché d'autres solutions puisque la Rocade aggrave ce qu'elle était censée résoudre ?

– D'autres annonces tentent maladroitement de contrer les inconvénients de cette Rocade :

. Des transports en commun dans le tunnel : il s'agirait de minibus. Belle trouvaille d'un transport en commun sans arrêt bus ! Et alors que les camions hors gabarit resteraient interdits de tunnel !

- . Un péage à la volée le 'free flow' non légal et remplacé par une aire de péage entre cimetière et hôpital, déjà baptisé « péage Michalon ».
- \_ Des traitements de fumée en sortie de tunnel alors qu'il n'existe aucune application opérationnelle dans le monde.

### **10 – Enfin, un projet portant durablement atteinte au cadre de vie de la population de Meylan**

Pour les quartiers Buclos, Grand pré, Plaine fleurie, ce sera pendant 4 ans au moins de travaux :

- Un trafic très important de poids lourds, entraînant des contraintes de circulation, l'émission de poussières et de bruit.

Et, à la mise en service de la Rocade, ce sera un accroissement :

- De la circulation de transit qui diffusera sur la voirie secondaire existante
- Des bouchons sur un réseau déjà saturé aux heures de pointe et notamment sur l'A41.
- Du bruit qui viendra s'ajouter au bruit de l'autoroute.
- De la pollution concentrée à la sortie du tunnel et des voies enterrées dans une vallée où les seuils d'alerte sont régulièrement atteints.

**Devant tous ces manquements, tromperies et l'absence de véritables solutions alternatives (à budget semblable) nous émettons un avis très défavorable à la réalisation de la Rocade Nord.**

Monique Gondrand et Gérard Gamond